

无单放货法律责任的例外情形

王小晖

(厦门大学 法学院,福建 厦门 361005)

摘 要:传统的海商法理论和实践认为,无单放货是伤害托运人利益的行为,需要承担严格的无单放货责任。但随着航运业的发展,仍然按照传统的做法,不考虑具体情形,将任何形势下的无单放货责任全部归结为承运人,无论从理论还是从实践上看都存在不合理之处。根据无单放货的具体情况来分析,无单放货法律责任具有例外情形。

关键词:提单;无单放货;法律责任;例外情形

中图分类号: D9

文献标识码: A

文章编号: 1007 - 905X(2005) S0 - 0036 - 02

随着航运业的发展,无单放货已经成为国际货物运输当中普遍存在的现象,因此,需要对无单放货及其责任认定进行具体分析。以往没有任何变通做法的司法实践也应该随着航运业的发展而有所变通了。

基于提单的分类和性质,对于无单放货所允许的例外情形需要从两个层面去分析,即记名提单的无单放货和不记名提单的无单放货。

(一)记名提单的无单放货

记名提单是否也要凭单放货?凭单放货承运人是否也要承担无单放货的违约责任?笔者认为,基于记名提单的特殊性,承运人无须凭正本提单交货,甚至无须任何保函即可向记名提单中所记载的人交货。

首先,从理论上分析。承运人在目的港向谁交付货物,其实是源于托运人的指令。托运人的这种指令,通常是通过他在提单正面“收货人”一栏的记载以及其后的各种行为,而被固定并体现于提单之上,使得承运人在目的港可以知悉托运人指令其将货物交给谁。对于承运人而言,在起运港按托运人的要求签发提单,就意味着他接受了托运人的指令,承诺并保证按托运人的指令交货。而在目的港,承运人根据提单所显示的托运人的指令去交货,是承运人对于其承诺和保证的信守。

在签发记名提单的情况下,托运人的交货指令在货物交运时就已经确定,即将货物交给提单上记名的收货人。由于记名提单不得转让,因此,除非托运人在货物交付前行使控制权或贸易法上的“中途停运权”,托运人不可能通过任何其他行为,变更其下达给承运人的交货指令。也就是说,托

人是否已将提单转让给记名收货人,或者该记名收货人是否持有正本提单,并不能推翻托运人此前已做出的交货指令。承运人按照这一指令去交货,只需查明向其提货的人是否为提单上的记名人,而没有必要要求收货人出示提单。承运人向提单上的记名人交付货物,即已履行了其根据托运人的指令去交货的保证,除非法律明确地做出相反规定。

其次,从记名提单的性质来看。前已述及,提单的功能之一就在于业界认为它是一项物权凭证。但是,基于目前航运业的实践,记名提单已经失去了物权凭证的效力。记名提单不是“海牙—维斯比规则”所指的提单,它实际上已经不具有提单的性质,只不过是海运单的别名而已。我国海商法第七十六条也明确规定了记名提单的不可转让性。与此相同的做法还有美国的《联邦提单法》。

再次,从司法实践的角度来看,记名提单也无须凭单放货。

《最高人民法院公报》2002年第5期刊登的最高人民法院(1998)交提字第3号民事判决书明确指出:本案提单是记名提单,不具物权凭证的效力。所以,应当说,对于记名提单不属于物权凭证这一主张,在我国司法界已经取得了共识。同时,我国最高人民法院在总结司法实践的基础上,在《海事审判实务问题解答(讨论稿)》第四十条对于“托运人凭记名提单向承运人主张无单放货的请求能否受到法律保护”这一问题的解答中表示:“根据海商法的规定,记名提单不得背书转让。在货物交付前,托运人可以凭其持有的记名提单行使中途停运权,甚至与收货人协商修改提单记载的事项。但是在货物交付给提单上记名的收货人之后,托运人即丧失了对

收稿日期:2005 - 06 - 20

作者简介:王小晖(1980—),女,河北滦县人,厦门大学法学院在读硕士研究生。

其所持有的提单项下货物的任何权利。托运人凭记名提单向承运人主张无单放货货物损失的,其诉讼请求不能得到保护。这一解释是对当前记名提单下无单放货问题的一个正确、完整的概括,它既符合提单法理论,又是司法实践的总结。

(二)不记名提单的单放货

按目前的通说,不记名提单是一份提货凭证。各国的立法和司法实践普遍认为:在签发不记名提单的情况下,承运人必须凭单交货;承运人无单放货的,应当承担因此发生的损失;在根据保函交付货物时,保函是一个保证赔偿承运人遭受此种损失的独立合同,对有权提取货物的人而言,其向承运人的请求权不受该保函的影响。

然而,与不记名提单的提货凭证功能相矛盾的是,在航运实践中,目的港无单放货的情况却普遍存在。笔者认为,首先应当承认例外的存在。因为在航运实践中,承运人不可能永远做到要求收货人在提货时交出提单。所以,一味地要求承运人必须凭单交货,是不现实的。正确的解决办法是,收货人或单证的被背书人应当保持警惕,争取在船舶到达时及时提货或采取其他措施。总结航运实践,可允许的例外情形至少应该包括:

1. 港口的习惯做法。若卸货港的法律有允许无单放货的规定,且货物依据上述法律无单交付,承运人并不因此违约。不过,此时承运人对卸货港的此类法律规定负有严格的举证责任。如果能够证明卸货港有明确的法律规定,或者有合理、确定、与合同相符、受到默认且不违法的港口惯例允许无单放货,则承运人无需承担责任,否则承运人要对无单放货负责。这也是目前航运业迅速发展的一个要求。在 The Salina 一案中承运人申辩说泰国法律规定即使在未见到提单的情况下承运人亦须交货。但船舶所有人未能实际证明泰国确有此类法律规定,其抗辩理由遭到法官的拒绝。从该案当中可以看出,港口的惯例可以作为承运人免除无单放货责任的一个抗辩理由,但须承担证明责任。

2. 外汇核销问题。一些承运人无单放货事实清楚,但由于托运人办理了出口收汇核销手续,当其向承运人索赔货物价款损失时得不到法院的支持。这种现象实际上也是一种商业风险,故此时的承运人无单放货可以免除责任。

出口核销单在整个外汇核销制度中起着非常重要的作用,申请人(出口企业)根据我国的国际收支申报办法,只有向银行表明自己确已如期收到了某笔出口货物的外汇,银行才出具出口外汇核销专用联(含有出口企业提供的该笔出口货物相应的出口核销单编号)。出口企业凭此联、出口收汇核销单、报关单等向外汇当局办理核销手续,进而向税务机关办理退税。外贸企业因为考虑出口退税或出口收汇率等收汇考核指标,采取了“滚动核销”的办法,在一笔出口贸易外汇并没有收到的情况下向银行申报时采取假报、谎报等方式,用其他的外汇来充抵,并办理了出口收汇核销手续。有的办理了出口退税手续,但事后由于种种原因这批出口货物不但没有收到外汇,而且货物在境外已经被无单放货,于是外贸单位根据正本提单起诉承运人无单放货。承运人抗辩

托运人的涉外出口收汇核销单已被核销,证明托运人已收到了该涉案货款,所以托运人要求承运人赔偿无单放货的损失不能获得支持。此乃例外之二。

3. 目的港法律规定承运人不得将货物直接交给收货人时的无单放货。一些国家的法律规定不允许承运人直接将货物交给收货人,而必须交给某一中间人,如港口当局,或者第三方,并由该中间人负责向收货人实际交付。对收货人来说,承运人的这种交货,从形式上来看,显然也构成了“无单放货”。

4. 目的港无人提货,承运人按照控制方、托运人或者发货人的指示交货时的无单放货。在某些情况下,如货物在目的港的价值为负值,或者由于买卖合同方面的原因,收货人常常会选择不去提货或拒绝提货。根据现行惯例,收货人的这一做法被认为是可以接受的。基于此,《草案》认为,虽然承运人有义务将货物交给收货人,但却不应给收货人规定一项强制性的义务,要求他必须去收货。除非该收货人行使了运输合同项下的任何权利(《草案》第46、第49(a)以及第60条第2款)。

5. 承运人在目的港无单放货后,持单人才持有该运输单证,且其在成为持单人时知道或者应当知道货物已经交付。此种情况的无单放货责任的免除,必须符合以下条件。

(1)承运人已经在目的地交货。首先,承运人必须已经交货,否则,不存在无单放货问题。其次,承运人必须是在目的地(at the place of destination)交付了货物。

(2)承运人交付货物的对象是收货人,或者是根据该运输合同以外的任何合同或其他安排有权得到这些货物的人。这里的“收货人”显然不是指根据运输单证有权提取货物的人,因为“收货人”当时并不持有运输单证,而是指根据运输合同有权提取货物的人。通常是指,运输合同的当事人约定,承运人在目的港未收到不记名提单便可交货——尤其是在租船合同下,承租人常常会与出租人在租约中约定,出租人必须在卸货港凭着承租人的指示交货,而有权提取货物的人无需提交提单。在贸易实践中,这种做法很普遍。不过,这种约定应当在运输单证中载明(或者明确载明,或者包含在附注中)符合该单证下的货物贸易的惯例。而且,在任何情况下,这种约定不能损害以后的单证持有人的地位,但该持单人必须是不知道或不应当知道此种约定的。

(3)在承运人交货后,持单人才取得单证,成为持单人,且其在成为持单人时知道,或者应当知道承运人已经按上述条件交货。在实践中,如果承运人根据运输合同或者根据运输合同以外的合同或安排在目的地交货,而可转让单证未被交出,则该可转让单证仍有可能被转手给一个新的持单人。如果该持单人并非“无辜”,而是知道或应当知道承运人已经按照上述(1)和(2)的条件交货,而且他成为持单人是在交货之后,则他依据该单证向承运人要求交货的权利就没有理由再加以保护。换言之,此时的单证在提货凭证这一功能上已然失效。

责任编辑 吕学文

(E-mail: dalishi_sohu@sohu.com)